

La extensión práctica de ómnibus en caravana tiende a hacer más difícil y angustiosa la espera de los pasajeros.



TRANSPORTE EN LA CAPITAL

¿Mejora o no?

Mientras se prepara un considerable refuerzo con ómnibus de diferentes tipos, la Empresa se esfuerza por cubrir casi 800 plazas de choferes que están vacantes.

TRANSCURRIDOS los dos primeros meses de 1989, se mantiene el problema del transporte en Ciudad de La Habana, pese a que se había afirmado que a fines del pasado año con la terminación de los 250 ómnibus articulados en la fábrica *Evelio Prieto*, de Guanajay, se normalizarían los 30 mil viajes diarios.

La respuesta no es fácil. Pero es evidente que los cálculos realizados por la Empresa de Ómnibus Urbanos del Poder Popular, no fueron realistas en aquella oportunidad. Obedecían más a buenos deseos que a las posibilidades verdaderas de satisfacer la demanda de la población.

Porque en ningún momento, no ya la totalidad de los viajes anunciados,

ni siquiera los 27 mil, se pudieron mantener. Habría que entrar en materia, ahora, sobre lo que se está haciendo, y enfocar con más objetividad lo que se va a hacer.

La dirección de la Empresa ha cambiado. Mentes frescas y buenos asesores son imprescindibles en momentos de serias dificultades como las que, desde el segundo semestre de 1987, afectan a los ómnibus en la capital. Y planes realistas cumplibles. Por ese camino se está transitando.

Y hay que admitirlo: ya se notan algunas mejorías. Pero hay zonas céntricas y populosas en las cuales no hay nada resuelto aún. Tal es el caso, por ejemplo, de la comunicación entre el Vedado y la Virgen del Camino y de ésta al Diezmero.

No exageremos al decir que lo normal es aguardar en una parada de la ruta 10 no menos de dos horas, antes de que aparezca una caravana de 3 ó 4 vehículos que, luego de recoger todo el pasaje, repetirán el ciclo de las dos horas hasta el infinito. Y se trata de una ruta que llegó a ser la mejor del país, con una frecuencia de 2 minutos hasta el 87 y con equipos que apenas sobrepasaban los dos años de explotación.

La tensión es tal que el éxodo de choferes y mecánicos de la Empresa sobrepasa los mil, y en estos instantes más de 800 plazas para conducir

ómnibus por cubrir. Se teme que la cifra se eleve, de no ponerse coto a la situación.

Brigadas de mecánicos de Sancti-Spíritus, Cienfuegos y otras provincias centrales han estado en la capital aportando su experiencia y capacitando personal, lo cual ha permitido que Lawton haya levantado su terminal. Pero, por supuesto, eso no basta. Nos informa la nueva dirección de la Empresa que pronto entrarán en circulación 50 Girón VI, cuyo itinerario aún no se ha decidido, pero es de presumir que en buen número contribuyan a aliviar a los que tienen que desplazarse desde el Vedado hasta la Virgen del Camino, en el municipio San Miguel del Padrón. A mediados de año llegarán de Yugoslavia 50 carros articulados que, sumados a los que aún faltan para completar la donación de Milán y los que debe entregar la *Evelio Prieto*, permitan un incremento mensual visible que ya en junio pueda apreciarse mejor, hasta alcanzar 34 mil viajes diarios en diciembre del 89.

Hay que aplaudir el trabajo de los ómnibus milaneses, pero ojo: ya hemos visto en algunos de ellos, falta de limpieza, y aspectos de indisciplinas como personas junto al chofer, conversando y entorpeciendo el paso.